



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

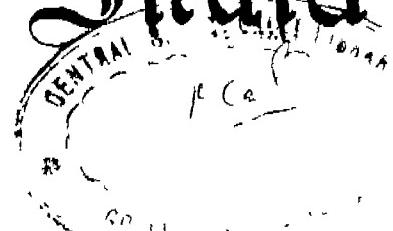
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 310 ]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 26, 2001/अग्रहायण 5, 1923

No. 310]

NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 26, 2001/AGRAHAYANA 5, 1923



महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 26 नवम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/72/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों को प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास के उसकी दरों के मान में 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' कर्णनावों (टग) के लिए किराया प्रभारों की दर शामिल करने के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/72/2001-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(नवंबर, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया )

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) की दरों के मान में 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' कर्णनावों (टग) के लिए किराया प्रभार की दर शामिल करने के बारे में चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' नामक दो कर्णनाव (टग) क्रमशः 28 जुलाई, 1995 और 17 जून, 1996 को अधिग्रहीत किए गए थे।
- (ii) वर्ष 1998 में कर्णनावों (टग) की प्रति घंटा दर शुरू में संशोधन करने की शर्त के साथ अस्थायी रूप से 25,500/- रुपए निर्धारित की गई थी। यह दर बाद में घास्तविक लागत और कर्णनावों की उपयोगिता के आधार पर संशोधित कर 5 नवम्बर, 1999 से 15,000/- रुपए (714 अमेरिकी डॉलर) प्रति घंटा अथवा उसका भाग कर दी गई थी। यह दर सीएचपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच हुए परस्पर करार के आधार पर और प्लवमान जलयानों, उपकरणों आदि के प्रभारों से संबंधित

पुस्तिका-I, अध्याय-IX, मान घ के अंतर्गत (तत्कालीन) प्रदलित उपबंध की शर्तों और दरों के मान के वर्ग II, टिप्पणी (2) के अनुसार निर्धारित की गई थी जिसे इस प्रकार पढ़ा जाएगा :-

"(2) सेवा प्रभार और जलयानों तथा उपकरणों के उपयोग करने के प्रभारों की व्यवस्था जिनका उपर्युक्त मान में उल्लेख नहीं किया गया है, अध्यक्ष और ऐसे जलयानों अथवा उपकरणों की ऐसी सेवाओं की अपेक्षा करने वाले व्यक्ति के बीच की गई है।"

(iii) इस दर को दरों के मान में शामिल करने के प्रस्ताव को सीएचपीटी के न्यासी बोर्ड ने 11 जून, 2001 को हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया है।

2.2. इस परिप्रेक्ष्य में, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण से प्लवमान जलयानों, उपकरणों आदि के प्रभारों से संबंधित पुस्तिका-I, अध्याय-IX, मान घ श्रेणी नये क्रमांक के अंतर्गत उसके दरों के मान में दोनों कर्णनावों (टग) 'नेताजी' और 'सिंगारायेलर' के लिए 15,000/- रुपए (714 अमेरिकी डॉलर) प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर करने का अनुरोध किया है।

2.3. सीएचपीटी ने किराया प्रभारों के कार्य से संबंधित लागत पत्र में दी गई सूचना की गोपनीयता को बनाए रखने का भी अनुरोध किया है।

3.1. इस प्रस्ताव की प्रति (लागत व्योरे को छोड़कर) सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/फृतन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

### तमिल बैनर ऑफ कॉर्मर्स (टीसीसी)

- (i) चूंकि 15,000/- रुपए (714 अमेरिकी डॉलर) प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पृतन प्रयोक्ताओं और पृतन के बीच पारस्परिक रूप से निर्धारित की गई थी; और पृतन के न्यासी बोर्ड ने भी इसे अनुमोदित किया है, इसलिए सीएचपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाए।
- (ii) यह स्पष्ट किया जाए कि 15,000/- रुपए की दर तटीय जलयानों पर लागू होती है और 714 अमेरिकी डॉलर की दर यिदेश जाने वाले जलयानों पर लागू होती है।

### शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिड (एससीआई)

लागत पत्र के अभाव में टिप्पणियाँ नहीं दी जा सकती।

### चेम्ब्रई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (I) इस समय कर्णनाव (टग) किराया प्रभार पाइलट प्रभारों में शामिल हैं। दो और दो से अधिक अधिग्रहीत अतिरिक्त कर्णनावों (टग) की सेवाओं के लिए अलग से प्रभार वसूल किए जाते हैं।
- (II) सीएचपीटी के पास छह कर्णनाव (टग) अर्थात् सिंगारायेलर, नेताजी, मैथलैस, माइटी (28/30 बीएचपी), पलानी और मणि (20/25 बीएचपी) हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि सीएचपीटी केवल 'नेताजी' और 'सिंगारायेलर' के लिए प्रति घंटे के आधार पर विधार करने के लिए क्यों कह रहा है।
- (III) यदि प्रति घंटे के आधार पर इन दो कर्णनावों (टग) के किराया प्रभारों का निर्धारण जलयानों के आवागमन के लिए उपलब्ध दो अनिवार्य कर्णनावों (टग), जब भी उनका प्रयोग किया जाए, से अधिक किया जाता है तो सीएचपीटी का प्रस्ताव स्पीकार किया जाए।
- (IV) यह भी सुनिश्चित किया जाए कि सीएचपीटी निकट भविष्य में पाइलट प्रभार और कर्णनाव (टग) किराया प्रभारों को विभाजित कर सकता है अथवा नहीं।

### कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (इंडिया) (सीएसएलए)

- (I) यह मामला एसओआर में स्वीकृत दर के मामूली संशिवेश का है।

- (ii) दरें वास्तविक लागतों और कर्णनायों (टग) के उपयोग के आधार पर निर्धारित की गई थीं। दरें भी पतन द्वारा बजरों और हल्के यानों (लाइटरों) के नौकर्षण और जलयानों को बर्थ में खड़ा करने और निकालने से भिन्न अन्य सेवाओं के लिए प्रयोग की जाने वाली कर्णनायों (टग) के प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श करके निर्धारित की गई थीं।
- (iii) हम आवश्यक सत्रियेश का समर्थन करते हैं।

3.2. उपर्युक्त प्रयोक्ता-संस्थाओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की प्रति प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेजी गई थी।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच के दौरान सीएचपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों का सार निम्नवत् है :-

- (i) अनुमानित प्रचालन और अनुरक्षण लागत एवं इन शीर्षों के अंतर्गत पिछले 3 वर्ष के वास्तविक खर्च के संदर्भ में अन्य उपरियों का औचित्य।
- (ii) पिछले 3 वर्ष के व्योरों सहित इन दो कर्णनायों (टग) के उपलब्धता और उपयोगिता मानक।
- (iii) 31 मार्च, 2000 को इन दो कर्णनायों (टग) की पूजी राशि।

5. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 5 अक्टूबर, 2001 को घेन्हर्फ में की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

#### घेन्हर्फ पतन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) 'नौकर्षण प्रभार' और 'पाइलट प्रभार' पृथक करने का कोई इरादा नहीं है। यह प्रस्ताव केवल नौकर्षण के लिए अतिरिक्त कर्णनायों (टग) के बारे में है।
- (ii) इस दर से सभी सहमत हैं। वे यह दर नवम्बर, 1999 से अदा कर रहे हैं।

#### मद्रास थैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई) और हिन्दु स्तान थैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) हम इस प्रस्ताव से सहमत हैं।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) सीएचपीटी 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' कर्णनायों (टग) को किराये पर लेने के लिए नवम्बर, 1999 से 15,000/- रुपए प्रति घंटे की दर से किराया प्रभार वसूल कर रहा है। यह दर सीएचपीटी द्वारा संशोधन-पूर्व दरों के मान के उस उपबंध के आधार पर निर्धारित की गई थी, जो उनके अध्यक्ष को ऐसे उपकरणों/जलयानों के प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए ऐसे विधेकाधिकार प्रदान करता है जिनकी विशिष्ट दरें दरों के मान में निर्धारित नहीं की गई हैं। यदि प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए ऐसे विधेकाधिकार विनियमित अधिकारी को दिए जाते हैं तो यह एमपीटी अधिनियम में परिकल्पित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था के विरुद्ध होगा। इस स्थिति को देखते हुए, सीएचपीटी के अध्यक्ष को विधेकाधिकार देने वाले उपबंध को पहले ही इस प्राधिकरण द्वारा 30 मार्च, 2001 को अधिसूचित संशोधित दरों के मान से हटा दिया गया है।
- (ii) उपर्युक्त किराया प्रभार नवम्बर, 1999 से प्रावलन में है। प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के सीएचपीटी के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण ने मार्च, 2000 में निर्णय दिया था। प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के संबंध में लिए गए निर्णयों के आधार पर सीएचपीटी ने दरों के मान का मसौदा अनुमोदन के लिए भेजा था, जिसे मार्च, 2001 में अधिसूचित किया गया था। सीएचपीटी ने 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' कर्णनायों (टग) के किराया प्रभारों को दरों के मान के सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव अथवा बाद में भेजे गए दरों के मान के मसौदे में शामिल नहीं किया था। यह भी उल्लेखनीय है कि उस मामले से संबंधित कार्यवाही में भाग नहीं लेने वाले प्रयोक्ताओं ने भी इस घूक का उल्लेख नहीं किया है।
- (iii) सीएसएए ने पाइलट प्रभार और नौकर्षण प्रभारों के बारे में कुछ मुद्दे उठाए हैं। सीएसएए द्वारा की गई टिप्पणी और संयुक्त सुनवाई में इस संबंध में सीएचपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण से सीएसएए द्वारा उठाए गए मुद्दे पूरी तरह स्पष्ट हो जाते हैं। इन कर्णनायों (टग) के प्रस्तावित किराया प्रभार के बारे तभी लागू होंगे जब वे उन उद्देश्यों/गतिविधियों के लिए किराये पर लिए जाएं जिनमें वर्ध किराये पाइलट प्रभार, स्थानांतरण प्रभार आदि की वसूली पूर्व शर्त के रूप में शामिल नहीं होंगी।

(iv) वर्तमान प्रस्ताव किराया प्रभारो के अनुमोदन के लिए नहीं है। इसका उद्देश्य केवल विधिक अपेक्षाओं का पालन करने के लिए दरों के मान से नवम्बर, 1999 से वसूल किए जा रहे किराया प्रभारो को शामिल करना है। इस मामले की कार्यवाही के हिस्से के रूप में जिन प्रयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया, उनमें से किसी ने भी वर्तमान किराया प्रभारो पर आपत्ति नहीं की है। विशेष रूप से, अधिकांश प्रयोक्ता संस्थाओं ने किराया प्रभारो का समर्थन ही किया है। यूंकि किराया प्रभार नवम्बर, 1999 से प्रचलित हैं और यह प्रस्ताव उन्हें दरों के मान से शामिल करने के लिए है, इसलिए इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव के अनुमोदन को दरों के लिए दिए गए अनुमोदन के रूप में नहीं देखा जाना चाहिए। यह प्राधिकरण न तो वर्तमान दरों का अनुमोदन करता है और न ही उन्हें अस्वीकार करता है, परंतु ऐसे किराया प्रभारो की वसूली को विनियमित करने के लिए उन्हें दरों के मान से शामिल करने की अनुमति देता है।

(v) उपर्युक्त पैरा (iv) में स्पष्ट की गई स्थिति के होते हुए भी, अप्रैल, 2002 से किए जाने वाले सीएचपीटी प्रशुल्क के सामान्य संशोधन/पुनर्विचार के समय किराया प्रभारो की विस्तृत जीवंत की जा सकती है। इन कर्णनायों (टग) के किराया प्रभारो से संबंधित लागत पक्ष पर हमने कुछ टिप्पणियाँ की हैं, जो प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के इसके प्रस्ताव के हिस्से के रूप में संशोधित किराया प्रभार निर्धारित करते समय सीएचपीटी के मार्गदर्शक का काम कर सकती हैं। यह भी स्थीकार करना होगा कि इन कर्णनायों (टग) के किराया प्रभारो के संशोधन पर प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के साथ अधिक निष्पक्षता से विचार किया जा सकता है, क्योंकि इससे संबंधित गतिविधियों/सुविधाओं के बीच विभिन्न उपरिव्ययों के निर्धारण की विस्तृत जीवंत करने में सहायता मिलेगी।

(vi) सीएचपीटी को सुझाव दिया जाता है कि यह प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव के हिस्से के रूप में इन कर्णनायों (टग) के लिए संशोधित किराया प्रभारो का प्रस्ताव करते समय निम्नलिखित युक्तिसंगत बिंदुओं पर विचार करे -

(क) इस प्राधिकरण ने फोर्क लिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभारो के निर्धारण से संबंधित मामले में सीएचपीटी सहित कुछ महापल्लों को अलग-अलग उपस्कर की अपेक्षा कमता की सीमाओं के आधार पर उपस्कर/प्लवमान जलयान की पूल दर निर्धारित करने की भी सलाह दी थी। सीएचपीटी की वर्तमान दरों के मान से अलग-अलग प्लवमान जलयान के आधार पर भिन्न-भिन्न प्लवमान जलयान के लिए किराया प्रभार निर्धारित हैं। कर्णनायों (टग) के किराया प्रभारों में संशोधन करने और पूल बनाने के अलावा इस संबंध में दरों के मान को युक्तिसंगत बनाना भी आवश्यक है।

(ख) सीएचपीटी ने इन कर्णनायों (टग) के किराया प्रभार निर्धारित करते समय बीमा लागत पर विचार नहीं किया है। इस मुद्दे को सीएचपीटी की संशोधित दरों के मान की अधिसूचना से संबंधित इस प्राधिकरण के 28 मार्च, 2001 के आदेश में अलग से विशेष उल्लेख किया गया। उस मामले में इस प्राधिकरण की युक्तिसंगत टिप्पणी पुनर्प्रस्तुत है -

"जब प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन न्यास की क्रेन, प्लवमान जलयान आदि किराये पर लिए जाते हैं तो किसी दुघटना अथवा सम्पादित और कार्यकाल को हुए नुकसान की स्थिति में पत्तन किरायेदारों से नुकसान की भरपाई और क्षतिपूर्ति की मौँग करता है। सीएचपीटी को ऐसे उपस्कर, जलयान आदि का बीमा कराने और बीमा लागत को किराया प्रभारों में शामिल करने अथवा वास्तविक रूप में अलग से वसूल करने का सुझाव दिया जाता है। ऐसे मामलों में, नुकसान की भरपाई और क्षतिपूर्ति आदि को दावा बीमा कम्पनी से किया जाएगा, न कि प्रयोक्ताओं से। इस संदर्भ में यह स्थीकार करना संगत होगा कि इन उपस्करों और जलयानों का प्रधालन पत्तन कर्मी द्वारा किया जाता है और इसलिए, किरायेदारों द्वारा उनके गलत प्रयोग की कोई समावना नहीं है। सीएचपीटी से अपेक्षा की जाती है कि वह प्रशुल्कों के अगले सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव तैयार करते समय अपने उपस्कर और संपत्तियों के मामले में इस दृष्टिकोण को अपनाएगा।"

पहले की गई टिप्पणी को इस मामले में भी दोहराया गया है।

7. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी की दरों के मान की पुस्तिका-I, अध्याय-IX, मान-घ, घर्ग । के अंतर्गत निम्नलिखित उपर्युक्त जोड़ने की अनुमति देता है :-

क्रम संख्या और विवरण (1)	किराया दर (2)	किराया अवधि (3)	न्यूनतम (4)	टिप्पणी (5)
11(घ) 'नेताजी' और 'सिंगारावेलर' (बजरों और हल्के यानों (लाइटरों) के नीकर्षण तथा जलयानों को धर्थ में खड़ा करने और बाहर निकालने से भिन्न सेवाओं के लिए)	15,000/- रुपए (तीव्र जलयानों के लिए)/714	प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति कर्णनाव (टग)	—	—

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 26th November, 2001

No. TAMP/72/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for inclusion of the rate of hire charges for Tugs 'Nethaji' and 'Singaravelar' in its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

#### Case No.TAMP/72/2001-CHPT

The Chennai Port Trust (CHPT)

— — —

Applicant

### ORDER (Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) about inclusion of the rates of hire charge for Tugs 'Nethaji' and 'Singaravelar' in its Scale of Rates.

2.1. The CHPT has made the following points in its proposal:

- (i). Two tugs namely 'Nethaji' and 'Singaravelar' were acquired on 28 July 1995 and 17 June 1996 respectively.
- (ii). The hourly rate of the tugs was initially fixed at Rs.25,500/- in the year 1998 provisionally, subject to revision. The rate was later revised based on the actual cost and utilisation of tugs to Rs.15,000/- (US \$ 714) per hour or part thereof with effect from 5 November 1999. This rate was fixed on mutual agreement between the CHPT and Port users and in terms of the (then) existing provision under Book-I, Chapter IX, Scale D relating to charges for floating crafts, appliances, etc., category II, Note- (2) of the Scale of Rates (SOR), which reads as below:

"(2). The charges for services and for the use of the crafts and appliances not mentioned in the above Scale are arranged between the Chairman and the person requiring such services of such crafts or appliances."

- (iii). The proposal for insertion of this rate in the Scale of Rates has been approved by the Board of Trustees of the CHPT in its meeting held on 11 June 2001.

3643 G/2001-2

2.2. In this backdrop, the CHPT has requested the Authority the rate of Rs.15000/- (US \$ 714) per hour or part thereof for both the tugs, 'Nethaji' and 'Singaravelar' in its SOR under Book-I, Chapter IX, Scale D relating to charges for floating crafts, appliances etc., category as a new serial number 11(d).

2.3. The CHPT has also requested to maintain confidentiality of the information furnished in the cost sheet relating to the working of hire charges.

3.1. A copy of the proposal (excluding the cost statement) was forwarded to all concerned users/representative bodies of port users for comments. The comments received are summarised below:

**The Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

- (i). Since the rate of Rs.15000/- (US \$ 714) per hour or part thereof has been arrived at mutually by the port users and the port; and, it has also been approved by the Board of Trustees of the port, the proposal of the CHPT may be approved.
- (ii). It is to be clarified that the rate of Rs.15,000/- applies to coastal vessels and US \$ 714 applies to foreign-going vessels.

**The Shipping Corporation of India Ltd. (SCI)**

Comments cannot be offered in the absence of cost sheet.

**The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)**

- (i). Till date tug hire charges are included in the Pilotage charges. Separate charges are levied for the services of additional tugs requisitioned over and above two tugs.
- (ii). The CHPT has six tugs viz. SINGARAVELAR, NETHAJI, MATCHLESS, MIGHTY (28/30 BHP), PALANI and MANI (20/25 BHP). It is not clear why the CHPT is approaching only for 'NETHAJI' and 'SINGARAVELAR' to be considered on an hourly basis charges.
- (iii). If fixation of hire charges for these two tugs on an hourly basis is over and above the two mandatory tugs available for vessels' movement, and that too, whenever they are used, then the proposal of the CHPT may be accepted.
- (iv). It needs to be ascertained whether the CHPT proposes to bifurcate the Pilotage and Tug hire charges in the near future.

**Container Shipping Lines Association (India) [CSLA]**

- (i). This is a case for mere insertion of an agreed rate in the SOR.
- (ii). The rates had been arrived at based on actual costs and utilisation of the tugs. The rates had also been arrived at by the port in consultation with the users of the tugs which are used for towing barges and lighters, and for services other than berthing and unberthing of vessels.
- (iii). We support the necessary incorporation.

3.2. A copy each of the comments received from the user-organisations mentioned above was sent to the CHPT as feed back information.

4. On a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarification on certain points. Some of the important points raised are summarised below:

- (i). Justification of the estimated operation and maintenance cost as well as other overheads with reference to actual expenditure under these heads for the last 3 years.

- (ii). Availability and utilisation norms for these two tugs along with similar details for the last 3 years.
- (iii). Written-down capital value of the two tugs as on 31 March 2001.

5. A joint hearing in this case was held on 5 October 2001 in Chennai. At the joint hearing the following submission were made:

**Chennai Port Trust (CHPT)**

- (i). There is no move to separate 'Towage' and 'Pilotage'. This proposal is only about additional tugs for towing.
- (ii). All are agreed about the rate. They are paying at the rate since November 99.

**Madras Chambers of Commerce and Industry (MCCI) and Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

- (i). We agree with the proposal.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The CHPT has been levying a hire charge @ Rs. 15,000/- per hour since November 1999 for hiring of tugs 'Nethaji' and 'Singaravelar'. This rate was fixed by the CHPT based on a provision in the pre-revised Scale of Rates which gave discretionary powers to its Chairman to fix the tariff of such appliances / crafts for which specific rates were not prescribed in the Scale of Rates. It will not be congruous with the tariff setting arrangement envisaged in the MPT Act if such discretionary powers to fix tariffs are delegated to regulated entities. Realising this position, the provision giving discretionary powers to the Chairman (CHPT) has already been deleted in the revised Scale of Rates notified by this Authority on 30 March 2001.
- (ii). The hire charge in reference has been in vogue since November 1999. The proposal of the CHPT for general revision of tariff was decided by this Authority in March 2000. Based on the decisions taken about the general revision of tariffs, the CHPT forwarded a draft Scale of Rates for approval, which was notified in March 2001. The hire charges for the tugs 'Nethaji' and 'Singaravelar' were not included by the CHPT either in its proposal for general revision of Scale of Rates or in the draft Scale of Rates forwarded by it subsequently. It is also relevant here to mention that none of the users who participated in the proceeding relating to that case had also pointed out the omission.
- (iii). The CSAA has raised certain points about pilotage and towage charges. The comments made by the CSLA and the explanation offered by the CHPT in this regard at the joint hearing adequately clarify the issues raised by the CSAA. The proposed hire charges for these tugs are applicable only when they are hired for those purposes / activities which are not included as a pre-condition for levy of berth hire, pilotage, shifting charges, etc.
- (iv). The instant proposal is not for approval of the hire charges. It only seeks inclusion of the hire charges levied since Nov. 1999 in the Scale of Rates to take care of the legal requirements. None of the user-organisations consulted as a part of the proceeding in this case has objected to the existing hire charges. Significantly, most of the user-organisations have even endorsed the hire charges. Since the hire charges has been in existence since Nov. 1999 and the proposal is for inclusion of them in the Scale of Rates, according approval to the proposal by this Authority cannot be seen as the approval accorded to the rates. This Authority neither approves nor disapproves the existing rates but allows inclusion of them in the Scale of Rates to regularise levy of such hire charges.

- (v). Notwithstanding the position explained in paragraph (iv) above, the hire charges can be taken up for detailed scrutiny at the time of the next general revision / review of the CHPT tariff which is due in April 2002. We have raised certain observations on the costing aspect relating to the hire charges of these tugs, which may serve as a guide to the CHPT while working out the revised hire charges as a part of its proposal for the next general revision of tariffs. It has to be recognised that revision of hire charges of these tugs can be considered more objectively alongwith the general revision of tariffs since it will enable a detailed scrutiny of allocation of various overheads between connected activities / facilities.
- (vi). While proposing revised hire charges for these tugs as a part of its next general revision of tariff proposal, the CHPT is advised to consider the following relevant points:
- (a). This Authority had also advised some of the major ports, including the CHPT in a case relating to fixation of hire charges for fork-lift trucks, to work out a pool rate for equipment / floating craft on the basis of ranges of capacity, rather than for individual equipment. The existing Scale of Rates of the CHPT prescribes hire charges for different floating craft on individual floating craft basis. Rationalisation of the Scale of Rates in this regard is necessary apart from revising and pooling the hire charges for the tugs in reference.
- (b). The CHPT has not considered the cost of insurance while working out hire charges of these tugs. This issue has been singled out for specific mention in this Authority's Order dated 28 March 2001 relating to notification of the revised Scale of Rates of the CHPT. The relevant observation of this Authority in that case is reproduced below:

*"When the Port Trust crane, floating craft, etc., are hired by users, the Port demands damages and compensations from the hirers, in case of any accidents or damages to properties and life. The CHPT is advised to insure such equipment, craft, etc., and either include the insurance cost in the hire charges or levy it separately as actuals. In such cases, the damages and compensations, etc., will be claimed from the insurance company and not from the users. It is relevant to recognise in this context that these equipment and craft are operated by the Port personnel; and, therefore, there is no scope for their misuse by the hirers. The CHPT is required to follow this approach in respect of its equipment and properties while formulating its proposal for the next general revision of tariffs."*

The observation already made is reiterated in this case also.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority allows insertion of the following provision under Book-I, Chapter-IX, Scale-D, Category I of the Scale of Rates of the CHPT:

Serial Number and Description (1)	Rate of hire (2)	Period of hire (3)	Minimum (4)	Remarks (5)
11(d) Tugs 'Nethaji' and 'Singaravelar' (for towing barges and lighters and for services other than berthing and unberthing of vessels)	Rs. 15,000/- (for coastal vessels) / 714 US Dollars (for foreign-going vessels)	Per hour or part thereof per Tug.	-----	-----

S. SATHYAM, Chairman

[Advt. III/IV/143/2001/Exty.]